



## Umsögn Landverndar um drög að aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012-2028

Í skýrslu Vegagerðarinnar „Hringvegur (1-b2/b4) um Mýrdal, frumdrög, nóvember 2008“ er að finna eftirfarandi lýsingu á Mýrdalshreppi: „Sem landbúnaðarhérað er sveitin kjörlendi til ræktunar þar sem gróðursæld, frjósemi og fjölbreytni í gróður- og fuglalífi er með einsdæmum enda veðurfar einstaklega milt, jafnt á sumri sem að vetri. Í Reynisfjalli og Dyrhóley er fjöldi fuglategunda, þar á meðal fýll, lundi, svartfugl og rita. Austan undir Reynisfjalli dafna ótal mörg afbriðgi blóma- og grastegunda en hvergi annars staðar á landinu vaxa jafn margar tegundir á einum stað. Ströndin í Vík og Reynisfjara eru taldar meðal fegurstu stranda Evrópu með Reynisdröngum í austri og Dyrhólaey í vestri og eru því vinsæll staður kvikmynda- og auglýsingagerðarmanna, bæði innlendra og erlendra. Hafnleysa er í öllum Mýrdalnum og því sjósókn æði torsótt ([vik.is](http://vik.is)).“

Þessi lýsing er til vitnis um að það eru mikil verðmæti í Mýrdalshreppi. Umhverfisstofnun hefur í fyrri umsögn sinni um aðalskipulag Mýrdalshrepps staðfest framangreinda lýsingu. Náttúruminjasrá er einnig til vitnis um hve mikil verðmæti Mýrdælingar eiga í sinni heimabyggð. Fjöldi ferðamanna á svæðinu er enn ein staðfestingin á því hve náttúruarfur Mýrdælinga er verðmætur. Það er því til mikils að vinna að þessum verðmæta náttúruarfi verði ekki spillt. Aðalskipulag er mikilvægt verkfæri í því viðfangsefni.

Haustið 2010 synjaði umhverfisráðherra staðfestingu á þeim hluta aðalskipulags sem þá lá fyrir er varðar breytta veglínu Suðurlandsvegur um Mýrdal. Synjunin var byggð á tveimur atriðum, annars vegar að um vanhæfi hafi verið að ræða við afgreiðslu málsins í sveitarstjórn og hins vegar að skort hafi á upplýsingar um áhrif vegarins á náttúru og samfélag í Mýrdal. Til að bæta úr síðarnefnda atriðinu, liggja nú fyrir drög að umhverfisskýrslu sem lögð hafa verið fram ásamt drögum að aðalskipulagi ([www.vik.is](http://www.vik.is)). Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal fengu ráðgjafastofuna Environice til að vinna úttekt sem varpað gæti ljósi á hvort umhverfisskýrslan bætti úr fyrrgreindum ágalla (Stefán Gíslason og Hrafnhildur Tryggvadóttir 2011). Í meginniðurstöðu Environice kemur fram að „helsti veikleiki umhverfisskýrslunnar [liggi] í veikum rökstuðningi fyrir niðurstöðum matsvinnunnar“ (Stefán Gíslason og Hrafnhildur Tryggvadóttir 2011, bls. 1). Jafnframt segir: „Þá vekur athygli að varúðarreglan virðist ekki að neinu leyti lögð til grundvallar rökstuðningnum, þrátt fyrir að viðurkennt sé að veruleg óvissa ríki um tiltekna þætti.“ Minnisblað Environice er því nokkur áfellingdómur yfir vinnu að umhverfismati á aðalskipulagi Mýrdalshrepps.

Þessi umsögn beinist fyrst og fremst að þeim áformum sveitarstjórnar Mýrdalshrepps að færa Hringveginn í nýtt vegastæði sem liggur meðfram ströndinni, með jarðgöngum um Reynisfjall. Auk þessa verður fjallað um úrgangsmál, menntamál og loftslagsbreytingar.

## 1) Færsla Hringvegjar

Stjórn Landverndar hefur áður fjallað um þetta mál (umsögn Landverndar 1. febrúar 2010) og komið þeirri skoðun á framfæri við sveitarstjórn að færsla Hringvegjar sé mjög óráðleg framkvæmd, ekki bara vegna mjög alvarlegra áhrifa á náttúrufar, heldur einning vegna þess að meintur ávinningur af veginum er mun minni en gefið hefur verið til kynna.

Stjórn Landverndar gerir alvarlegar athugasemdir við færslu Hringvegjar eins og henni er lýst í drögum að aðalskipulagi Mýrdalshrepps. Markmiðin með færslu vegarins, sem rakin eru í inngangi draga að umhverfisskýrslu, eru í senn fábreytt og einhliða og varða einkum öryggi og styttingu. Í drögunum er ekki lagt mat á umhverfiskostnað og heldur ekki hvernig sambærilegu öryggi megi ná með öðrum valkostum án teljandi umhverfisfórna. Að mati stjórnar Landverndar er um að ræða áætlun sem hefur alvarleg óafturkræf áhrif á umhverfi og náttúru svæðisins ef til framkvæmdar kemur. Jafnframt verður ekki annað séð af fyrirbyggjandi gögnum en meintur ávinningur af tilfærslunni sé hverfandi. Það er því mat stjórnar Landverndar að hverfa eigi frá fyrirhugaðri færslu Hringvegjarins.

### 1.1 Umhverfisáhrif

#### *Áhrif á lífríki og náttúru*

Mýrdalurinn er votlendissvæði eins og nafnið gefur til kynna. Samspilið milli Dyrhólaóss og votlendisins viðheldur mikilvægri lífrænni hringrás. Votlendið, sem vissulega hefur verið raskað, er nú hægt og bítandi að nálgast það sem kalla mætti náttúrulegt ástand. Fyrri rask réttlætir þó engan veginn frekara rask. Vegagerð mun óneitanlega spilla þeirri jákvæðu framþróun sem verið hefur á svæðinu undanfarna áratugi eftir að áhrif framræsingar tóku að dvína. Það er vissulega rétt sem segir í framlögðum gögnum að draga megi úr neikvæðum áhrifum vegar á vatnafar með ýmsum hætti. En, eins og staðfest er í skýrslunni, er ekki hægt að koma í veg fyrir breytingar á vatnsbúskap svæðisins við vegagerð norðan við Dyrhólaós. Afleiðingar þeirra breytinga eru óþekktar. Stefán Gíslason og Hrafnhildur Tryggvadóttir (2011, bls. 3) telja þá niðurstöðu matsvinnunnar að ósinn sé ekki líklegur til að verða fyrir verulegum áhrifum vegna vegagerðar um landið ofan hans, „slælega“ rökstudda. Jafnvel þótt vegurinn verði „fljótandi“ og jafnvel þótt hann verði lagður spölkorn frá ósnum sé líklegt að hann hafi töluverð áhrif á vatnsflæði, sem aftur hefur áhrif á efnasamsetningu og fæðuval og afkomu lífvera. Stjórn Landverndar tekur undir þetta mat Environice.

Í umhverfisskýrslu (bls. 11) kemur fram fjöldi óvissupátta um áhrif vegarins á fuglalíf í Dyrhólaósi. Þrátt fyrir það er sú ályktun dregin að óvissan sé ekki það mikil að hún takmarki möguleika til ákvörðunar um legu vegar í sveitarfélaginu. Landvernd tekur undir það mat Stefáns Gíslasonar og Hrafnhildar Tryggvadóttur (2011) að þarna sé varúðarreglunni snúið upp í andhverfu sína. Mun

eðlilegra væri að fara ekki í umrædda vegagerð þar eð óvissan er þetta mikil, a.m.k. ekki fyrr en dregið hefur verið úr henni með frekari rannsóknum.

Vegurinn mun einnig beina frekari óþarfa umferð inn á svæðið. Í umhverfisskýrslunni kemur fram að Umhverfisstofnun telji Dyrhólaey til svæða á rauðum lista, þ.e.a.s. svæða sem séu undir svo miklu álagi að bregðast þurfi strax við með tilteknum aðgerðum. Eins og fram kemur í gögnum er umferð um Dyrhólaey þegar mjög mikil og frekari stýring á henni er nauðsynleg. Með því að færa þjóðveginn nær Dyrhólaey er hætt við að „óþarfa“ umferð inn á svæðið aukist. Jafnvel þeir sem ekki eiga sérstakt erindi til náttúruupplifunar bregað sér upp á Dyrhóley af því það er svo stutt að fara. Nýlegt dæmi um þetta er rúmlega tvöföldun á gengumumferð um Þingvelli í kjölfar þess að opnuð var greiðfærari leið á milli Laugarvatns og Þingvalla. Eitt af markmiðum í drögum að aðalskipulaginu er að lögð verði fram skýr stefna um verndun og nýtingu Dyrhólaeyjar og aðliggjandi svæða. Stjórn Landverndar bendir á að eðlilegra væri að þessi stefna lægi fyrir áður en tekin er ákvörðun um aðalskipulag sem kunnir að leiða til óafturkræfra framkvæmda.

Veglínan liggur á mörkum og/eða innan svæðis á náttúruminjasrá þar sem eru leirur, mýrar og annað votlendi við Dyrhólaós sem nýtur verndar samkvæmt íslenskum lögum og alþjóðlegir samningar ná til. Þá spillir veglínan landssvæði sem varðveita ber sem eina heild.

*Sjónræn áhrif: vanmetinn þáttur í umhverfismati og ásýnd svæðisins breytist mikið*

Í drögum að aðalskipulagi og umhverfisskýrslu er því miður ekki að finna greinargóða lýsingu á áformuðum vegi. Ef marka má skýrslu Vegagerðarinnar frá árinu 2008, verður helgunarsvæði vegarins um 30 metrar, hann verður upphækkaður og verja þarf hann fyrir ágangi sjávar. Þar sem vegurinn fer um Víkurfjöru, leggur Vegagerðin áherslu á að geta varið veglínuna í a.m.k. 100 ár. Hönnun varnargarða skal miðast við þetta og að verulegar líkur eru á því að sjávarstaða hækki um 1 metra á næstu 100 árum (í nýjum spám er þessi tala á bilinu 0,9 til 1,6 metrar). Til að verja veginn þyrfti að hækka núverandi sjóvarnargarð um 5 til 6 metra.

Það er alvarlegur galli á framlögðum gögnum að þessar upplýsingar skuli ekki koma fram í umhverfisskýrslu og myndrænni framsetning á veginum (viðauki 1). Sjónræn áhrif vegagerðar eru iðulega ein alvarlegustu áhrifin. Landslag skiptir bæði Íslendinga og ferðamenn afar miklu máli. Samt sem áður gagnast framlögð gögn afar lítið til að sýna um hvaða mannvirki er raunverulega verið að ræða. Vandaðar myndir segja meira en mörg orð og eru nauðsynlegar ef taka á upplýsta ákvörðun um þetta mál. Stjórn Landverndar telur líklegt að sjónræn áhrif þessara mannavirkja yrðu umtalsvert meiri en fram kemur í myndum í viðauka 1 og mælt er til þess að gögnin verði bætt.

*Mengun: hljóðmengun mun hafa neikvæð áhrif á vinsæla ferðamannastaði*

Nýtt vegastæði mun færa hljóðmengun nær vinsælum ferðamannastöðum í Víkurfjöru, Reynisfjöru og Dyrhólaey, og gamla þorpinu í Vík. Það er alkunna að endurvarp hljóðs frá klettunum í Reynisfjalli er mikið. Það má því búast við að náttúruunnendur á ströndinni í Vík og Reynisfjöru verði fyrir miklum neikvæðum áhrifum vegna hljóðmengunar. Sama er að segja um vesturhluta þorpsins í Vík sem nýtur vaxandi vinsælda ferðamanna. Það er mikilvægt að varpa ljósi á þetta áður en lengra er haldið.

*Niðurstaða Landverndar: veruleg og óafturkræf umhverfisáhrif*

Í gögnum koma fram hugsanlegar mótvægisáðgerðir við neikvæð umhverfisáhrif. Það er í sjálfu sér jákvæð viðleitni. Eins og þeim er lýst í gögnum telur stjórn Landverndar ekki að þær bæti verulega fyrir þau spjöll sem framkvæmdin mun valda. Stjórn Landverndar er því ósammála þeirri niðurstöðu sem fram kemur á bls. 47 í drögum að aðalskipulagi og telur að veruleg hætta sé á því að umhverfisáhrifin verði veruleg og óafturkræf.

### 1.2. Öryggismál og slyshætta: meintur ávinningur af nýju vegstæði er hverfandi

Núverandi þjóðvegur fer hæst í um 120 metra yfir sjávarmáli og getur því ekki talist fjallvegur. Á árunum 2005 til 2008, ef marka má úrskurð Vegagerðarinnar, var vegurinn að jafnaði lokaður um 10 klukkustundir á ári vegna vetrarveðurs. Slysatíðni á veginum, ef frá er talin Gatnabrún sjálf sem Vegagerðin telur að megi lagfæra, er ekki áberandi meiri en annars staðar á þjóðvegi 1. Svíptivindar eru sagðir trufla akstur, en sama má segja um þjóðveg 1 undir Ingólfsfjalli og Eyjafjöllum. Þá er það eðlileg spurning hvort ekki megi búast við áþekkingu svíptivindum við og undir Reynisfjalli ef vegurinn yrði lagður þar. Að því er ekki vikið í framlögðum gögnum.

Núverandi þjóðvegur fer um þorpið í Vík og veldur því bæði hljóðmengun og slyshættu. Fyrirhugað vegstæði liggur einnig um Vík sem núverandi vegur. Samkvæmt heildarniðurstöðu matsvinnu í umhverfisskýrslu (bls. 22) kemur fram að veigamestu jákvæðu áhrifin af aðalskipulaginu séu fólgin í öruggari samgöngum í samræmi við leiðarljós aðalskipualgsins um samgöngur. Þetta stangast hins vegar á við það álit Vegagerðarinnar, dags. 2. Júlí 2009, að vegur ofan byggðar sé jafnöruggur, auk þess sem Hringvegurinn hafi „sérlega stóru hlutverki að gegna varðandi flóttaleiðir við Kötlugos“ og að Vegagerðin telji „umferðaröryggi vegfarenda síður tryggt verði Hringvegurinn sunnan byggðarinnar í Vík en ofan hennar“. Það eru því ekki færð nein haldbær rök fyrir því að slyshætta verði minni við tilfærslu Hringvegarins.

Ráðgert vegastæði styttr þjóðveginn um fáeina kílómetra, en leiðir einnig til þess að til verður tvöfalt vegakerfi á svæðinu þar sem fyrirbyggjandi vegur verður ekki lagður af. Lagfæringar á núverandi vegi koma ekki til með að kosta nema um 1/5 af þeim kostnaði sem þarf til að flytja

vegin. Af gögnum frá Vegagerðinni kemur fram að hægt sé að leggja öruggan veg í núverandi vegstæði um Gatnabrunn með tilteknum lagfæringum. Þá kann sveitarfélagið að þurfa að bera auka kostnað að einhverju leyti í samræmi við 29. grein Vegalaga nr. 80/2007.

Stjórn Landverndar getur því ekki komið auga á ávinning af þessari afar kostnaðarsömu breytingu á vegastæðinu fyrir þjóðveg 1 um Mýrdal. Ef marka má umsögn Vegagerðarinnar þegar tillaga að aðalskipulagi var til umfjöllunar árið 2009, er Vegagerðin á sömu skoðun.

### 1.3. Áhrif á ferðaþjónustu eru líklega neikvæð

Í framlögðum gögnum kemur fram að ferðaþjónusta er afar mikilvæg fyrir lífsafkomu íbúa í Mýrdalshreppi. Talið er að um 250.000 gestir fari árlega um sveitina og þar er að finna 750 gistirými. Í skýrslunni er tilgreint að nokkrir staðir í sveitinni séu helsta aðdráttarafl ferðamanna. Þar eru tilgreind Dyrhólaey, Reynisfjara og Víkurfjara. Þetta eru staðir, eins og fram kemur hér að framan, sem verða fyrir umtalsverðum neikvæðum áhrifum verði þjóðvegur 1 lagður meðfram ströndinni.

Þá segir í gögnum að fuglaskoðun sé vaxandi á svæðinu, sérstaklega við Dyrhólaós. Vegagerð, hljóðmengun og breytingar á vatnafari kunna að hafa neikvæð áhrif á framþróun fuglaskoðunar. Sjálfur jarðgangamunninn breytir upplifun á fuglabjarginu og hefur áhrif á búsvæði fugla.

Í framlögðum gögnum er tilgreint að það sé markmið aðalskipulagsins að hlúa að ferðaþjónustu, m.a. með því að vernda og gera verðmæt náttúrusvæði aðgengileg (bls. 20 í drögum aðalskipulags). Í ljósi þess hve rík áhersla er lögð á þennan þátt kemur það á óvart að ekki skuli hafa verið leitað til fagaðila til að meta áhrif vegarins á upplifun ferðamanna. Það er fyrst og fremst náttúruupplifun sem dregur ferðamenn til Víkur. Verði henni spillt er hætt við að áhugi ferðamanna til að stoppa og dvelja í Vík verði umtalsvert minni. Þá verður vegurinn fyrst og fremst til þess að auka gengnumstreymi, en ekki til að styrkja ferðamannaþjónustu á svæðinu. Þrátt fyrir að aðgengi yrði tryggt, t.d. með undirgöngum, skal á það bent að fyrir flesta felst stór hluti upplifunarinnar í því að einn eða fáir saman með náttúruöflunum í óröskuðu umhverfi. Stjórn Landverndar telur því afar mikilvægt að fagaðilar verði kallaðir til og gerð verði marktæk athugun á því hvaða áhrif flutningur á þjóðvegi 1 hafi á upplifun ferðamanna á svæðinu.

## **2) Taka ber tillit til loftlagsbreytinga**

Eins og mátti vænta er talsverð umfjöllun um náttúruvá. Sveitin liggur sunnan við Mýrdalsjökul, fjórða stærsta jökul landsins. Frá jöklinum ganga nokkur vötn til sjávar sem hafa mikil áhrif á lífríkið og lífsafkomu í sveitarfélaginu. Undir jöklinum er Katla sem getur valdið miklum skaða. Ströndin liggur lágt og því er flóðahætta talsverð. Það kemur því á óvart að ekki skuli hafa verið litið til þess að hlýnun loftslags mun valda verulegum breytingum á Mýrdalsjökli og kann að hafa mikil áhrif á vatnafar. Helgi Björnsson hefur kortlagt þessar breytingar mjög vel. Það er mikilvægt að taka tillit til

þeirra við gerð aðalskipulags. Sjávarborð mun á heimsvísu væntanlega hækka um a.m.k. einn metra fram til 2100, og hugsanlega talsvert meira. Því ber að skipuleggja byggð og sjóvarnir með þetta í huga, sérstaklega hvað varðar láglandið í Vík. Það vekur því furðu að ekki er að sjá að litið hafi verið til væntanlegra áhrifa loftslagsbreytinga í framkomnum drögum að aðalskipulagi, hvorki hækkun sjávarborðs né aðlögun að loftslagsbreytingum. Þá má geta þess að þessi atriði hljóta einnig að hafa áhrif á hæðarlegu vega. Stjórn Landverndar hvetur til þess að möguleg áhrif loftslagsbreytinga verði skoðuð betur í sambandi við vinnu að aðalskipulagi Mýrdalshrepps.

### 3) Upplýsingar um úrgangsmál má bæta

Á bls. 40 í drögum að aðalskipulagi eru upplýsingar um úrgang. Fyrirsögnin á umræddum kafla, „sorp“ er villandi („sorp“ er auðlind á villigötum eins og stundum er sagt). Nú á dögum er í vaxandi mæli litið á úrgang sem verðmæti og því ósækilegt að tala um sorp í því sambandi.

Í texta segir að heildarmagn úrgangs sé áætlað 672 tonn árið 2008, og þar af er áætlað að lífrænn úrgangur sé 411 tonn. Þetta gengur ekki upp ef litið er á upplýsingarnar sem fram koma í töflunni og þarfnast nánari skoðunar.

Í töflu 5.4 kemur fram að á árinu 2008 hafi mest af þeim pappa sem sveitarfélagið safnaði verið urðaður. Þetta er ekki gott til afspurnar og getur haft neikvæð áhrif á vilja íbúanna til að flokka úrgang, sem annars er mikilvægt. Þá vekur það einnig athygli að skv. töflunni er úrgangspappír ekki safnað í sveitarfélaginu.

Stjórn Landverndar fagnar því sem fram kemur í drögum að aðalskipulagi, að Mýrdalshreppur stefni að því að taka upp aukna flokkun á úrgangi. Lífrænn úrgangur er úrvalsefni til moltugerðar og landgræðslu. Með tiltölulega einföldum aðgerðum er hægt að ná miklum árangri í þá átt eins og verkefni Landverndar Vistvernd í verk og starf samtakanna Gróður fyrir fólk eru til vitnis um.

### 4) Ýmis atriði

Skógræktarsvæði eru ekki sérstaklega skilgreind í drögum að aðalskipulagi. Það er bagalegt því áhrif skógræktar á nærumhverfið og ásýnd byggðanna getur verið mikil. Því er mikilvægt að skilgreina hvar megi stunda skógrækt og hvar ekki, rétt eins og hvar gert sé ráð fyrir frístundabyggð og hvar ekki.

Það er jákvætt að afmarka á fjögur hverfisverndarsvæði um hella samkvæmt drögum að aðalskipulagi.

Þá tekur Landvernd undir þá stefnu í menntamálum í sveitarfélaginu að skóli þess sé í tengslum við umhverfi sitt, náttúru, menningu og atvinnulíf (bls. 37 í drögum að aðalskipulagi). Landvernd hefur nú í tíu ár rekið verkefnið Skólar á grænni grein, sem hvetur til sjálfbærrar þróunar í skólastarfi og er í góðu samræmi við þessa stefnu.

## 5) Lokaorð

Stjórn Landverndar leggur áherslu á horfið verði frá fyrirhugaðri tilfærslu Hringvegarins í sveitarfélaginu Mýrdal. Um er að ræða framkvæmd sem valda mun verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfi og samfélag. Þar má nefna áhrif á votlendi og fuglalíf, sjónræn áhrif og ásýnd svæðisins, skerðingu á landbúnaðarlandi, aukna hljóðmengun á viðkvæmum ferðamannastöðum, skerðingu á upplifunargildi svæðisins og mögulega neikvæð áhrif á ferðaþjónustu. Mikilvægt er að fagaðilar verði kallaðir til og gerð verði marktæk athugun á áhrifum á færslu Hringvegarins á upplifun ferðamanna á svæðinu. Auk þessa er færsla Hringvegarins mun dýrari kostur en lagfæringar á núverandi vegi, sem að mati Vegagerðarinnar munu uppfylla kröfur um öryggi vegfarenda.

Fyrir hönd stjórnar Landverndar,

Guðmundur Ingi Guðbrandsson  
framkvæmdastjóri